

政府間補助金が地域交通政策とモビリティ確保に与える影響に関する研究

主査 寺田 一薫（東京海洋大学教授）

政府が市場の失敗を補正し、ナショナルミニマムを達成する手段として補助金政策がある。しかし現実の交通市場での補助制度はかなり複雑である。複雑化のひとつの理由として、国の補助金が地方自治体、それも都道府県と市町村という2段階の自治体を経て、最終的に交通事業者に交付されるということがある。このように、地方交付税を含めた政府間補助金を介し、最終的に民間交通事業者に補助支払いがなされる場合、本来の補正メカニズムが政策意図と異なる形で働いてしまう可能性がある。

このような問題を分析し、とくに過疎地域のバス交通などの地域交通市場において、どのような補助形態をとれば、地域社会の求めるモビリティ確保を保証できるかを検討した。

市町村のバス補助は地方交付税をベースにし、独自の基準によっているように見えて、人口当たりの額は、地方部に限ってはあまり差がない。国と都道府県の補助金がかかり偏在しているにもかかわらずそうになっている。したがって市町村は主体的に行動しておらず、国と都道府県の政策を代替しているだけで、政府間補助政策にとって重要な要件である補完原則を満たしていない可能性がある。

さらに乗合バスの分野では、国と道府県が補助要件を路線形態によって決めており、民間交通事業者が補助金受給額を増すためにサービス内容を修正することによって、コミュニティや施設への迂回が中止されたり、減便がおきるという問題が起きている。しかし、2011年度からの地域公共交通確保維持事業によって、特定補助部分をなくし、部分的に問題を解決する制度変更がなされた。本研究ではこの制度変更を結果実験的にとらえて、政府間補助金に関する実証的分析を行った。

実際に取り上げ検討した事例は、埼玉県、同ときがわ町、富山県南砺市、長野県飯田市、三重県玉城町、滋賀県彦根市、京都府京丹後市、鳥取県、山口県周南市、宮崎県日向市等の各地域におけるバス、コミュニティバス、デマンド型乗合タクシーである。